STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
Redaktor naczelny ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 5 i 6. LUBLIN, maj—czerwiec 1927 Rok II.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50.
Konto czekowe w P. K. O. № 63.763.

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 2 22.

LOTY PROPAGANDOWE

Od 1 maja do obecnej chwili, kiedy numer „Steru“ oddajemy do druku, loty propagandowe odbyły się częściowo w 3 powiatach, a mianowicie w janowskim, puławskim i biłgorajskim. Już te trzy powiaty nasuwają dużo spostrzeżeń, które z tego miejsca pragniemy wyświetlić. Samo przygotowanie do lotów propagandowych na miejscu, zostało przez poszczególne Komitety Powiatowe należycie ujęte i organizacja postawiona na wysokości zadania. Pod tym względem Lub. Komitet Wojewódzki jest dumny ze swych oddziałów powiatowych i gminnych. Pod względem organizacyjnym było wszystko w porządku, braki były minimalne i mało dostrzegalne. Gorzej natomiast było z ujęciem psychicznem samych lotów. Tu i owdzie loty propagandowe ujęte były zbyt płytko. Nie zaczepiono o ten właściwy pierwiastek, o substrat rzeczy, o moralny podkład lotów. Patrzenie na loty propagandowe z punktu czystej przyjemności po przejażdżce pod niebem jest bezwartościowem. Lot pasażerski w czasie lotów propagandowych jest przeważnie pojmowany, jak pokręcenie się na jarmarcznej karuzeli. I dlatego też w żądaniach stawianych Szefostwu Propagandy w urządzaniu w każdem miejscu po kilkanaście lotów pasażerskich niemiłosiernie do tej pory szarżowano. Ci, którzy stawiali takie żądania, ani na chwilę nie chcieli zrozumieć tego, że lot propagandowy pasażerski dokonywany jest na prowincji w bardzo ciężkich warunkach. Przecież na prowincji nie mamy ani jednego lądowiska dobrego, nie mówiąc już o lotniskach.

Start i lądowanie na przygodnych ugorach, błoniach i łąkach jest dosyć niebezpiecznym, a nadto niszczy niezmiernie samolot. A lot nad tego rodzaju terenami jest zawsze nerwowym dla pilota, albowiem w razie zachłyśnięcia się motoru, jak to miało miejsce w Biłgoraju, połączone jest z wypadkiem. W takich warunkach prowadzone loty są naprawdę ofiarne tak ze strony pilota, jak również i Komitetu Wojewódzkiego, ponieważ na każdym kroku jest narażony na zniszczenie samolotu. Jeżeli zatem Szefostwo Propagandy ogranicza się w poszczególnych miejscowościach li tylko do przylotu samolotu i nie forsuje lotów pasażerskich, nie należy tego mieć za złe, ani też narzekać, albowiem Szefostwo Propagandy pragnie tylko dobra L. O. P. P., a nigdy szkody, tak moralnej, jak również materjalnej.

Reasumując powyższe spostrzeżenia pragniemy podkreślić fakt, że domaganie się rzeczy niemożliwych od Szefostwa Propagandy w czasie lotów propagandowych będzie nieuwzględnione. Loty propagandowe mają za cel zapoznanie ludności z samolotem — zaś loty pasażerskie są tylko dodatkiem—nie wszędzie możliwym i koniecznym.

Z Polski i ze świata.

POLSKA.

Materjał do budowy samolotów metalowych

Wedle doniesień, nadchodzących z Katowic, w najbliższym czasie utworzona ma być tam spółka akcyjna, mająca na celu eksploatację nowo odkrytej rudy, zawierającaj 25 proc. czystego aluminium. Dzięki temu założona zostanie pierwsza fabryka aluminium w Polsce. Kapitał akcyjny wynosić będzie 15000000 zł., produkcja fabryki obliczona jest na 2400 ton rocznie. Wiadomość powyższa ma olbrzymie znaczenie dla naszego przemysłu lotniczego, który dzięki założeniu fabryki otrzymywać będzie potrzebny surowiec do produkcji samolotów metalowych w kraju.

Zaznaczyć należy, że przemysł lotniczy całego świata przechodzi w budownictwie samolotów z drzewa i płótna na metal, podobnie jak niegdyś przechodził podobną ewolucję przemysł okrętowy i samochodowy.

Zagranica o naszem lotnictwie komunikacyjnem.

Włoski miesięcznik lotniczy „Aeronautica" w ostatnim swoim numerze poświęca dłuższy artykuł polskiej żegludze powietrznej ze szczególnem uwzględnieniem działalności naszego towarzystwa komunikacji powietrznej polskiej linji lotniczej „Aerolot". Pismo podkreśla z całem uznaniem wzorową organizację naszej żeglugi powietznej.

Prasa Francuska o wystawie L. O. P. P.

Ostatni numer francuskiego tygodnika lotniczego „Les Ailes" na tytułowej stronie poświęca dłuższy artykuł wystawie lotniczej zorganizowanej przez L. O. P. P. w Warszawie na terenie „Łobzowianki". Artykuł ilustrowany jest fotografjami samolotów naszej konstrukcji Braci Działowskich i inżyniera Zalewskiego.

Rzadki jubileusz.

Pilot cywilny Polskiej Linji Lotniczej, Klemens Długoszewski, w dniu 15 kwietnia r. b. prowadząc samolot na linji Warszawa — Wiedeń, przekroczył 250000 kilometr., które dotychczas przebył w powietrzu w służbie komunikacyjnej. Pilot Długoszewski jest po pilocie Burzyńskim drugim pilotem w Polsce, a jednym z niewielu na świecie, który tę olbrzymią przestrzeń, równającą się niemal przejaździe na księżyc, lub przeszło 5-ciu podróżom dookoła kuli ziemskiej, przebył w powietrzu, kierując samolotami komunikacyjnemi, przewożącemi pasażerów, pocztę i towary.

Rekord osiągnięty przez pilota Długoszewskiego świadczy jaknajbardziej dodatnio

---

GUSTAW LAWINA

NASZ FELJETON

Loty propagandowe w całej pełni.

Potez przydzielony przez Zarząd Główny L. O. P. P. od początku zaczął kaprysić.

Usłużna dla L. O. P. P. fabryka samolotów Plage i Laśkiewicz w każdej chwili służy swą dodatnią pomocą.

Mechanik tej fabryki p. Lewandowski opukał silnik ze wszystkich stron, postawił mu bańki, wysmarował rycyną i jak lalkę malowaną wypuścił pod niebo.

Pan dyr. Dębowski, ilekolwiek razy do fabryki zadzwonimy, z uśmiechem się pyta:

Lewandowskiego? Dobrze! W każdej chwili Już teraz, niech jedzie. A co tam jeszcze panowie potrzebują? Służę zawsze w nocy o północy.

Dzięki tej pomocy pierwszej w Polsce fabryki samolotów Plage i Laśkiewicz mogliśmy poważnie ruszyć z miejsca. Niesłusznie więc tę polską placówkę do tej pory poniewierano —ofiarnie służy polskiemu lotnictwu i tylko ludzie źli starają się poderwać jej autorytet w społeczeństwie.

Lecimy, a Plage i Laśkiewicz czuwa nad każdym naszym lotem.

Lecimy spokojnie.

A każdy lot propagandowy połączony jest z niebezpieczeństwem. Kompletny brak lotnisk i lądowisk naraża wyprawę propagandową na kalectwo, jeżeli już nie na kompletne połamanie kości.

Każde przymusowe lądowanie w pszenicy, owsie, kartoflach, burakach, zagajniku czy lesie — nie wróży nic wesołego.

Ale lecimy.

Jeszcze nikt w górze nie pozostał—zawsze spada na ziemię.

Co ma wisieć nie utonie!

Z tem przeświadczeniem lecimy.

Do samolotu często wsiada kochany pan pułkownik, zapomniawszy zupełnie o złamanej w roku zeszłym ręce i pociętej nodze...

o bezpieczeństwie i organizacji naszej powietrznej sieci komunikacyjnej.

Drogowskazy dla pilotów.

Jeszcze w ub. r. podjęto myśl, by zarządy naszych miasteczek i wsi zdobyły się na niewielki wydatek, któryby oddał naszej żegludze powietrznej ogromne usługi. Myślą tą był projekt, by we wszystkich mniejszych miastach i wsiach na najwyższych budynkach pamieszczono napisy z nazwą miejscowości.

Napisy takie bowiem znakomicie orjentowałyby pilotów, będących w powietrzu, nad jaką miejscowością się znajdują.

Bez podobnych napisów orjentacja powietrzna jest trudniejszą, gdyż nawet na kilkaset mtr. z góry, wszystkie osady nasze są do siebie bliźniaczo podobne i bez pomocy mapy, lub jakiejś charakterystycznej budowli które posiadają zazwyczaj tylko wielkie miasta, — nie zdradzają niczem swej indywidualności.

Pożyteczną myśl zrealizował pierwszy Komitet Wojewódzki L. O. P. P. na Sląsku, wyposażając w napisy orjentacyjne Dąbrowę Górniczą i Niemce.

Życzyćby sobie należało, aby za przykładem Sląska poszły i inne Komitety L. O. P. P., aby każdy z nich w swoim rejonie, a szczególnie na szlakach regularnych linji lotniczych, sporządził napisy, stwarzając tem dla naszych pilotów żywą mapę.

Zaznaczyć należy, iż na całym zachodzie oddawna już liczne miejscowości napisy dla lotników posiadają.

Komunikacja Powietrzna Warszawa — Paryż.

Od dnia 16-go b. m. samoloty komunikacyjne, kursujące na linji Warszawa — Paryż, odbywać będą swoją drogę w ciągu jednego dnia. Pasażerowie, poczta, towary opuszczające o godzinie 6-ej rano Warszawę, o godz. 8-ej wieczorem przybywać będą do Paryża.

A N G L J A.

Raid Angielski.

„Le Temps" donosi, iz 14-go względnie 15-go maja r. b. lotnicy angielscy kpt. Castes i por. Gilman opuścili lotnisko w Cranwell, udając się do Karachi. Droga, wynosząca 6509 klm., przebyta ma być jednym cięgiem. Marszruta lotników biegnie przez środkową Europę, Azję Mniejszą i wzdłuż zatoki Perskiej.

Rekord długości drogi bez lądowania.

Według doniesień nadchodzących z Londynu, Anglja przygotowuje na bieżący miesiąc zorganizowanie bezpośredniego połączenia bez lądowania między Anglją a Indjami. Użyty będzie do tego samolot, wyposażony w silnik o sile 650 k. m. Lot ten ma trwać 40 godzin i samolot ma lecieć z przeciętną szybkością 260 klm. na godzinę. Zapas benzyny, niez-

---

Wsiadam i ja mimo to, że żyć się chce teraz więcej, niż np. rok temu.

Lecimy, bo każe obowiązek.

Społeczny rozkaz wiąże człowieka do Poteza i z wiarą w przyszły rozwój lotnictwa lecimy od wsi do wsi, od miasta do miasta.

Społeczeństwo województwa wita wyprawę propagandową serdecznie i z entuzjazmem.

Na prowizorycznem lotnisku nikogo przy Potezie nie brak.

Szkoły, młodzież zorganizowana i niezorganizowana oraz starsze społeczeństwo gromadnie zbiera się przy Potezie—członków do L. O. P. P. przybywa setkami.

Lecimy!

Gościna szeroko otwiera ramiona, po hotelach pluskwy dzwonią ostrogami, a piękne panie i panienki na odjezdnem skromną wiązankę kwiatów rzucają do kabiny Poteza.

Lecimy!

Wiatr boczny rzuca samolotem, jak chłopcy piłką — pod nami las, nad nami niebo i wielki Bóg, Który strzeże każdego robaczka.

Pochmurne niebo skrapia nas często dżdżem ciepłym, majowym, a Aniołowie z chmury na chmurę przechodzą uśmiechając się do nas zalotnie. Często mam wrażenie, że zapraszają nas do siebie, ale my prędkiego spotkania się w niebie nie obiecujemy i rendez-vouz z aniołami odkładamy na starość.

Za dobrze jest człowiekowi nad ziemią aby się miał do nieba śpieszyć.

Tylke anioł propagandowy przysłany z nieba na Boże Narodzenie jeszcze stale z nami wzlata i drogę toruje.

A jeżeli zdarzy się wypadek, że lądując pod lasem, łamiemy tylko płozę — dzwonimy do fabryki Plage i Laśkiewicz i za parę godzin Lewandosio siedzi na Potezie i złamaną łapę bandażuje.

Lecimy znowu dalej, a entuzjazm tłumów pędzi za nami hen, hen—jak pustynny wiatr, jak niekłamany huragan radości za sercem, które kocha i wie, że jest kochane.

będnie potrzebnej do wykonania tego olbrzymiego lotu, ma być pomieszczony w zbiornikach zapasowych, które w tym celu będą wbudowane do aparatu. Samolot będzie obsługiwany przez dwóch pilotów, przyczem w czasie, kiedy jeden z nich będzie pracował, drugi będzie mógł wypoczywać.

Trudności Anglji w organizowaniu linji powietrznej Londyn — Indje.

Rząd perski zabronił angielskim samolotom z linji Kairo-Karachi przelatywania nad swojem terytorjum. Wobec tego angielskie Ministerstwo Lotnictwa zmuszone jest wybrać inną drogę. Trasa samolotów ma wieść z Basra wzdłuż brzegów Arąbji, zatoki perskiej na południe, reszta zaś drogi przelatywana będzie ponad morzem. Nowa trasa lotu przysparza wiele trudności ze względu na niemożność zorganizowania odpowiednich lotnisk pomocniczych.

AMERYKA.

Z ZA OCEANU.

Samoloty ratują życie topielców.

Donoszą z Nowego-Yorku, iż zaopatrywanie w żywność osób, które się schroniły na wyspach otoczonych rozlaną Missisipi, stało się niemożliwem, gdyż silny prąd wody nie dopuszczał żadnych łodzi. Skutkiem tego władze zmuszone były zorganizować dowóz żywności samolotami, które lecąc nisko, zrzucają topielcom wory z żywnością i odzieżą.

Piszące samoloty.

Od dłuższego czasu rozpowszechnił się w Ameryce i Anglji nowy rodzaj reklamy. Jest nim t. zw. „pismo niebieskie“, wykonywane przez samoloty na nieboskłonie. Nowoczesna ta reklama dotarła na kontynent i w dniu 1 maja w Berlinie specjalny samolot angielski „S. E. 5“ wzbiwszy się na wysokość 3.300 mtr. wypisał na nieboskłonie olbrzymiemi literami: „Hallo Berlin“. Ekspertyment wzbudził sensację wśród berlińczyków, którzy gromadzili się na ulicach, podziwiając oryginalne zjawisko.

Ciekawy ten rodzaj reklamy jak wiadomo polega na tem, że samolot wykonywując odpowiednie ewolucje, pozostawia na swej linji lotu wąską smugę dymu w kształcie liter, która dłuższy czas utrzymuje się powietrzu.

5000 dolarów za odszukanie Nungessera i Coli.

Miljoner amerykański, Raymond Orteig, który ofiarował 25000 dolarów za lot nad Atlantykiem, przeznacza obecnie 5000 dolarów za odszukanie zaginionych lontików, Nungessera i Coli.

Francuskie czasopismo lotnicze „L'Aero-Sports“ podające powyższą wiadomość zadaje pytanie, dlaczego Orteig zapomniał o wyznaczeniu jakiejś nagrody dla marynarzy, którzy mają najwięcej szans odnalezienia zaginionych lotników.

Z Amerykańskiego przemysłu lotniczego.

Stany Zjednoczone celujące w masowej produkcji opanowują powoli rynki świata również w dziedzinie sprzętu lotniczego. Podczas gdy w roku 1922 eksport samolotów Stanów Zjednoczonych wynosił 495000 dolarów, to już w roku 1926 wzrósł on do przeszło miljona dolarów.

Z odbiorców amerykańskich samolotów na pierwszym miejscu stoi Anglja (281000 dolarów), na drugiem miejscu Rosja sowiecka (271000 dolarów) wreszcie idzie Peru, Meksyk i Kanada.

Beires zamierza dokonać lolu z Ameryki do Portugalji.

Wedle doniesień, nadchodzących z Lizbony major de Beires zamierza dokonać lotu z Rio de Janeiro do Lizbony. Lot ten dokonany ma być w bieżącym tygodniu.

NIEMCY.

Coraz bardziej zagrażają swą wytężoną pracą swej sąsiadce z zachodu.

Podróż z Berlina do Medjolanu w 2 godziny.

6 b. m. samolot komunikacyjny niemieckiej „Lufthansy“ typu Dornier przebył drogę z Berlina do Medjolanu w 2 godz. Samolot zatem leciał z szybkością 255 klm. na godz., gdyż przestrzeń między oboma miastami wynosi 510 klm. Czas przelotu jest rekordem na linji ponad Alpami.

Z niemieckiego przemysłu lotniczego.

Zakłady samolotów metalowych Rohrbacha w Berlinie podwyższyły swój kapitał zakładowy ze 100.000 mk. na 1.000.000 mk. Podwyższony kapitał użyty będzie na znaczną rozbudowę fabryki.

Jak miasta niemieckie popierają żeglugę powietrzną.

Senat miasta Hamburga wyasygnował 800.000 mk. zł. na postawienie budynku administracyjnego w hamburskim porcie lotniczym. Z pieniędzy tych wzniesiony będzie budynek czteropiętrowy, którego parter przeznaczony zostanie na przyjmowanie towarów

i na obsługę ruchu towarowego, pierwsze piętro na dworzec lotniczy dla pasażerów, dwa następne zaś piętra na biura kierownictwa lotniska.

Wiadomość powyższa stwierdza, jak poważnie Niemcy pamiętają o potrzebie popierania lotnictwa, nie szczędząc nań pracy ani pieniędzy. Winno to być przestrogą i przykładem dla nas, by zarządy miast poczuły się nareszcie do obowiązku materjalnego wspierania lotnictwa.

Olbrzymia sieć niemieckiej „Luft Hansy"

Samoloty niemieckiego związku lotniczego t. zw. „Luft Hansy" w bieżącym roku dolatują codziennie do następujących stolic europejskich: Madryt, Rzym, Paryż, Londyn, Amsterdam, Oslo, Sztokholm, Helsinfors, Rewel, Ryga, Kowno, Moskwa, Praga, Wiedeń, Budapeszt, Zurich. Jak widzimy, niemiecka sieć żeglugi powietrznej dociera aż do 16 stolic państw europejskich.

Najtańszy samolot.

Zakłady Daimlera w Stuttgarcie wypuściły ostatnio samolot, którego cena wynosi około 1.000 dol. Samolot posiada silnik 20-konny, rozwija szybkość 120 klm. na godzinę i może unieść dwie osoby.

Zużycie benzyny wynosi zaledwie około 40 cent. amer. na godzinę.

Olbrzymia frekwencja na linji komunikacji powietrznej na linji Rzym — Wiedeń.

„L'Aero-Sports" donosi, iż samoloty komunikacyjne z linji Rzym — Wiedeń są stale przepełnione. W kwietniu np. samoloty przewiozły 273 pasażerów, t. j. po 10 dziennie, co stanowi 95% dozwolonego obciążenia płatowców.

Ruch powietrzny w Niemczech.

Wedle statystyki, opublikowanej przez zarząd berlińskiego portu lotniczego w r. 1926 samoloty komunikacyjne przywiozły, względnie wywiozły z Berlina, 32.757 pasażerów, przyczem lądowało względnie startowało z lotniska berlińskiego 12.000 samolotów.

WŁOCHY.

wytrwale walczą ze swemi rywalami z północy.

O przelot nad Atlantykiem.

Włoska Izba Handlowa ustaliła wysoką nagrodę pieniężną dla lotniska włoskiego, który pierwszy, jednym lotem, na aparacie włoskiej konstrukcji przeleci nad Atlantykiem z Włoch do Brazylji.

Samolot dla de Pinedo.

2-go b. m. przybył do Nowego Yorku samolot, wysłany przez rząd włoski dla de Pinedo. Samolot nosi nazwę Santa Maria II i służyć będzie lotnikowi dla odbycia drogi powrotnej z Ameryki do Europy.

Raid de Pinedo.

Wedle doniesień, nadchodzących z Rzymu, as lotnictwa włoskiego de Pinedo, przebył dnia 11 b. m. drogę z Filadelfji do Charleston (poł. Karolina) w dniu zaś 12 b. m. z Charleston do Nowego Orleanu.

Włoski podsekretarz lotnictwa.

Włoski podsekretarz dla spraw lotnictwa, Balbo, dokonuje ustawicznych inspekcji w kraju na samolotach. Obecnie, jak donosi „L'Aero-Sports", Balbo przebywa w Tripolisie, dokąd przybył na wodnopłacie typu „Savoja 55".

INDJE.

Nawet do krainy fakirów wędruje samolot

Rząd indyjski uchwalił kredyty na urządzenie lotnisk w Bombaju, Kalkucie i w Rangun. Równocześnie rząd indyjski utworzył krajowe towarzystwo żeglugi powietrznej, w którem Indje posiadać mają większość akcji i które ma stanąć pod indyjskiem kierownictwem i zatrudniać ma indyjskich pilotów.

FRANCJA.

Lotnik francuski planuje nowy wielki lot.

Francuski lotnik Thoret, znany ze swego lotu na szybowcu w Biskra w Algierze, gdzie utrzymywał się w powietrzu 6 godzin, zamierza obecnie dokonać lotu z Paryża do Moskwy. Drogę 2630 klm. długą, Thore zamierza przebyć nieprzerwanym lotem, na samolocie wyposażonym w słaby silnik.

Dzień propagandy lotnictwa we Francji.

Francuskie towarzystwo rozwoju lotnictwa urządza w dniu 6 czerwca r. b. wielki wiec lotniczy na lotnisku w Vincennes pod Paryżem. W drugim dniu metingu odbyły się zawody o nagrodę „Georges Dreyfus". W zawodach weźmie udział król akrobacji powietrznej Marcel Doret.

Co robią inne państwa?

Otwarcie pierwszej linji komunikacji powietrznej w Hiszpanji.

Według doniesień nadchodzących z Madrytu, w dn. 1-go maja w obecności pary kró-

lewskiej otwarta została pierwsza linja komunikacji powietrznej w Hiszpanji: Sewilla-Lizbona-Madryt. Ruch utrzymywany będzie na tej linji raz w tygodniu i czas podróży z Madrytu do Lizbony wynosić będzie 4 i pół godziny, z Lizbony zaś do Sewilli 2 godziny.

Z posiedzenia International Air Traffic Association w Londynie.

M. Sidre, ekspert francuski na międzynarodową konferencję w Londynie, oświadczył, że najbliższym etapem organizacyjnym francuskiej żeglugi powietrznej będzie utworzenie regularnej linji komunikacji powietrznej między Francją a Ameryką. Linja ta uruchomiona będzie w ciągu najbliższych dwóch lat.

Rozwój lotnictwa wojskowego w Anglji, Francji i Italji.

„Polska Zbrojna" podaje ciekawe zestawienie, jak mimo ograniczenia zbrojeń, wszystkie kraje europejskie wiele przykładają wagi do wzmocnienia swoich sił powietrznych. Czytamy tam, iż Wielka Brytanja która w r. 1923 posiadała 385 samolotów wojskowych, już w r. 1927 doszła do stanu 700 samolotów, a w roku 1930 ma mieć ich aż 1000. Podobnie i Francja, która w r. 1923 posiadała 1350 płatowców, w roku bieżącym posiada 1650, a w roku 1930 będzie rozporządzała 2600 samolotami wojskowemi. Italja wreszcie, która w r. 1923 miała zaledwie 250 samolotów w r. 1927 powiększyła swoją flotę powietrzną do 700 płatowców.

Podkreślić należy, że we wszystkich tych państwach, z każym rokiem silniej rozwija się lotnictwo komunikacyjne, na które rządy nie szczędzą sił ani pieniędzy, gdyż stanowi ono znakomite rezerwy lotnictwa wojskowego.

Jakie międzynarodowe zawody lotnicze odbędą się w bieżącym roku.

Z wielkich międzynarodowych zawodów lotniczych, które odbędą się w bieżącym roku wyliczyć należy:

1) międzynarodowe zawody balonów wolnych o nagrodę „Gorden-Nennet". Ub. roku zawody te odbyły się w Antwerpji, w bieżącym zaś będą zorganizowane w Ameryce, gdyż ostatnio amerykanin zdobył tę nagrodę.

2) Lot gwiaździsty do Paryża. Będą to nowe zawody zorganizowane poraz pierwszy przez Francję i udział w nich brać będą samoloty wszystkich rodzajów i wszystkich narodowości. Uczestnicy mogą startować w dowolnym czasie i miejscu, bądź z pasażerami, bądź bez nich. Jedynym warunkiem nałożonym przez komitet konkursu jest, aby współzawodnicy między godz. 2 m. 30 a 3 m. 30 znaleźli się nad lotniskiem w Vincennes. Nagrody w wysokości 100000 będą przyznane za najdłuższą przebytą drogę, szybkość samolotu obciążenie samolotu i t. d.

3) Tydzień lotniczy w Zurichu, który odbędzie się z końcem września. Udział w tych zawodach brać będą mogły małe samoloty i punktem kulminacyjnym zawodów będzie dwukrotny lot nad Alpami do Medjolanu.

4) Zawody o puhar „Schneidera" za rekord szybkości wodnopłatowców. Zawody odbędą się w Wenecji.

Niedzielne wycieczki samolotami.

Z końcem tygodnia każdy Anglik urządza wycieczki zamiejskie bądź to pieszo, bądź samochodem, bądź łodzią. Obecnie w Anglji rozpowszechnia się coraz bardziej zwyczaj odbywania niedzielnych wycieczek samolotami. Samoloty takie są b. tanie i zużywają bardzo mało paliwa.

Rozwój prywatnych samolotów w Anglji.

W Anglji, jak donosi „Flight" z każdym miesiącem powiększa się liczba samolotów, znajdujących się w prywatnem posiadaniu. Obecnie zarejestowanych jest 52 płatowców prywatnych, z których 19 stanowi własność klubów, a 2 mają za właścicielki kobiety.

Z samolotów tych 23 jest typu „De Hawilland Moth". Są to samoloty budowane z drzewa i płótna 2-u osobowe, wyposażone w słabe silniki 60 MK., robiące na godzinę 145 klm.

Ruch na linjach powietrznych w Kwietniu.

Samoloty komunikacyjne Polskiej Linji Lotniczej, kursujące na linjach Warszawa—Łódź, Warszawa—Kraków, Warszawa—Lwów, Warszawa—Gdańsk, Kraków—Lwów, Kraków — Wiedeń w miesiącu kwietniu dokonały 335 podróży, przebiegając przestrzeń 84213 klm. Samoloty przewiozły 744 pasażerów, 22050 kg. towarów i 523 kg. poczty. W stosunku do miesiąca marca frekwencja pasażerska oraz towarowa wzrosła o około 40 proc. W bieżącym miesiącu samoloty komunikacyjne kursują codziennie za wyjątkiem niedziel na tych samych linjach, co w miesiącu ubiegłym.

Otwarcie linji komunikacyjnej powietrznej między Finlandją a Estonją.

W dn. 2 maja po przerwie zimowej wznowiony został ruch na linji powietrznej między

Helsingforsem a Tallinem. Linja ta obsługiwana przez fińskie towarzystwo „Aero“ łącznie z estońskiem towarzystwem „Aeronaut“. Ruch na powyższej linji utrzymywany jest dwa razy dziennie.

Zniżki w przelotach na międzynarodowy Kongres Medycyny Farmacji Wojskowej.

Polska Linja Lotnicza „Aerolot“, pragnąc przyjść z pomocą Komitetowi organizacyjnemu Miedzynarodowego Kongresu Medycyny i Farmacji Wojskowej oraz Międzynarodowej Wystawie Sanitarno-Hygienicznej, zgodziła się aby członkom kongresu i wystawcom udzielać na wszystkich swoich linjach zniżek w wysokości 33 proc.

Loty szybowe w Alpach.

Znaną jest rzecza, iż do lotów szybowych (samoloty bez silników) wybierano zwykle jaknajspokojniejsze miejsca, gdzie wyniosłości skorupy ziemskiej nie wywołują wirów powietrznych niebezpiecznych dla lotnika. Z tego też powodu w Polsce wybrano do zawodów szybowych Gdynię, w Niemczech zaś leżące nad morzem Rossitan. Obecnie, jak donoszą pisma szwajcarskie, znany lotnik szybowcowy Udet spróbował lotu ze szczytów alpejskich. W dniu 30.4 wyruszył ze szczytu Wetterstein i po półgodzinnym locie lądował w dolinie Ehrwald. Śmiały lotnik wybrał sobie zatem odpowiedni kierunek lotu i przybył do ustalonego zgóry przez siebie celu. Doświadczenie to jest wielce pouczającem, gdyż świadczy, iż loty szybowe są możliwe nad każdym terenem.

450 Klm. lotem szybowym.

W dniu 3 b. m. w Rossiten, gdzie obecnie odbywają się ogólno-niemieckie zawody szybowe, nauczyciel pruski Schulz utrzymywał się na szybowcu przez siebie skonstruowanym 14 godzin i 7 min., przebiegając drogę 450 klm. Największa wysokość, na jakiej latał Schulz, była 380 mtr.

Najnowsze rekordy.

Rekord wysokości wodnopłatowca.

Lotnik amerykański por. Henderson, zdoby w ostatnich dniach światowy rekord wysokośćl dla wodnopłatowców. Z obciążeniem 500 kgi osiągnął wysokość 6760 m.

Rekordy lotnicze.

Dzienniki amerykańskie donoszą, iż w pierwszych dniach maja por. marynarki Berner na hydroplanie bojowym obciążonym 1102 funtowym tonażem osiągnął szybkość przeszło 136 .mil na godzinę. Szybkością lotu zdobył Berner rekord światowy, który od grudnia 1926 r. dzierżył Włoch Passaleva.

Pisma niemieckie znów przynoszą wiadomość iż dn. 14 b. m. Schulz na szybowcu (samolot bez silnika) przebył przestrzeń 62 klm. Długością przebytej drogi Schulz ustalił rekord światowy.

Nowy rekord niemiecki.

Dn. 11 b. m. samolot typu Junkersa „W 34“ ustalił nowy rekord światowy szybkości lotu. Przy obciążeniu 500 kg. tonażu na przestrzeni 500 klm. samolot osiągnął przeciętną szybkość 194 klm. na godzinę, na przestrzeni zaś 1000 klm. 181 klm. na godzinę.

1-go b. m. pilot niemiecki Waldemar zdobył na samolocie typu Junkers „G 24“ dwa nowe rekordy światowe długości drogi i szybkości przy dużem obciążeniu samolotu. Przy obciążeniu samolotu 2.000 kg. tonażu utrzymał się Waldemar w powietrzu przez 8 godzin, przelatując przestrzeń 1.018 klm. Dotychczasowy rekord światowy wynosił zaledwie dla samolotów o obciążeniu 2.000 kg. 4 godziny przy przebytej przestrzeni 600 klm. W locie powyższym pilot Waldemar zdobył równocześnie rekord szybkości robiąc 138 klm. na godzinę.

Rekord wysokości.

Wedle doniesień nadchodzących z New-Jorku porucznik Carlton, w dniu 5 b. m. zdobył rekord wysokości lotu na hydroplanie. Wysokość, jaką Carlton osiągnął wynosi 11.150 mtr.

Otwarcie linji Amsterdam—Rotterdam — Bruksela — Bazylea.

Holenderskie Tow. Żeglugi Powietrznej „Koninklijke Luchvaart My. Amsterdam“ otwarło w dn. 2 b. m. linję komunikacji powietrznej z Amsterdamem przez Rotterdam — Brukselę do Bazylei. Pierwszy samolot naładowany był tulipanami, wiezionemi w darze dla żony Prezydenta Związków szwajcarskich.

Lot bez silnika.

Zawody szybowców w Niemczech.

Między 2 a 17 maja odbyły się w Rossiten 4-te niemieckie zawody szybowców. Zawody mają na celu studja i wykorzystanie naturalnej energji przy locie szybowym. W zawodach brać udział mogą jedynie szybowce, które najmniej 30 sekund utrzymują się w powietrzu oraz lotnicy, którzy posiadają dyplom pilotów szybowcowych. W zawodach wzięło udział 30 współzawodników, przyczem zostały rozdane nagrody za najdłuższe utrzymywanie się w powietrzu i za najdłuższe przebycie drogi.

LOT LINBERGHA POBITY

Rodak jego Chamberlin pokonał Atlantyk w 29 godzin.





Nie przebrzmiały jeszcze echa entuzjazmu, jakim mieszkańcy Starego Świata witali bohaterskiego pilota zwycięzcę Atlantyku, Karola Lindbergha, a tu już lotem błyskawicy obiegła cały świat wieść o drugim bohaterze Chamberlinie.

Trzeba przyznać, że wyczyn Lindbergha jako pierwszy tego rodzaju został z większym entuzjazmem przyjęty, był obszerniej komentowany w prasie i bardziej zaabsorbował umysły ludzi niż podobny Chamberlina.

Trudno!

Nienasycona żądza człowieka chce coraz większych i kolosaliejszych wysiłków i w tym wypadku sprawiła, że ogół żąda od następcy Lindbergha o wiele więcej.

Dlatego z pewnością Chamberlin nie zadowolił się przelotem przez Atlantyk i usiłował kontynuować swój lot aż do zupełnego wyczerpania benzyny, by ustanowić nowy rekord szybkości lotu.

I to należy przyznać, że mu się udało, mimo b. ciężkich warunków lotu.

Chamberlin pokonał Atlantyk w 29 godzin, lecąc wgłąb Europy dotarł do Eislebenu gdzie musiał ze względu na wyczerpanie się benzyny lądować.

Dziś Chamberlin i jego towarzysz przebywają w Berlinie, skąd mają zamiar uczynić szereg eskapad w niewiadomych narazie kierunkach.

Tajemniczość Chamberlina sprawia wiele kłopotu dziennikarzom, którzy mimo usilnych starań nie wiedzą o najbliższych przedsięwzięciach bohaterskiego pilota.

Ze względu na to, że Chamberlin nie ukończył jeszcze swego lotu, ograniczamy się do podania niniejszej wzmianki, a w następnym numerze umieścimy szczegółowy opis tego kolosalnego rekordu.

Loty propagandowe

W dniach od 4,VI do 10.VI odbyły się loty propagandowe w Hrubieszowskiem.

Ze względu na niepogodę i stałe zaburzenia atmosferyczne program lotów nie został wyzyskany.

4.VI odbył się lot nad Kryłowem 5 i 6.VI w Strzyżowie, gdzie miejscowe Koło fabryczne dzielnie prowadzi p. dyr. Wyszyński.

W czasie lotów w Strzyżowie dłuższe przemówienie do zebranych tłumów wygłosił Szef Propagandy pułk. W. Rudnicki o znaczeniu lotnictwa dla Państwa i p. por. Gustaw Cypryszewski o gazach.

Czterech robotników fabrycznych skorzystało z lotów.

Nastrój był niezwykle miły i serdeczny.

Dalsza realizacja lotów w Hrubieszowskim nastąpi w jesieni.

AWIONETKA SZKOLNA

została zakupiona.

Stosownie do danej zapowiedzi zakupienia awionetki przez młodzież szkolną okręgu lubelskiego niniejszym komunikujemy, że w dniach 8.VII r. b. Szef Propagandy p. pułkownik W. Rudnicki udał się do Białej Podlaskiej w towarzystwie swego zastępcy p. red. Gustawa Lawiny, gdzie w Podlaskiej Wytwórni Samolotów zakupił w imieniu Lub. Woj. Komitetu L. O. P. P. awionetkę szkolną.

Lub. Woj. Kom. L. O. P. P. narazie założył swoją gotówkę na powyższy samolot w sumie 25 tysięcy złotych.

Awionetka za kilka tygodni przybędzie do Lublina, a w początku roku szkolnego ma się odbyć jej chrzest.

GUSTAW ŁAWINA.

*J. WPanu Inż. Janowi Czerwińskiemu,
Dyrektorowi Podlaskiej Wytwórni
Samolotów
poświęcam.*

AWANTURY PODNIEBNE.

NOWELA.

ŻELAZNY PTAK.

Ryszard Rutkowski z pośpiechem kończył ranną toaletę. Stojąco wypił szklankę gorącej herbaty i porwawszy z wieszaka płaszcz i kapelusz podążył na lotnisko.

Kilometr drogi, jaką codzień przemierzał z domu na lotnisko, zdobył dnia tego w przeciągu 5 minut.

Był to mężczyzna wysokiego wzrostu, dobrej tuszy, o okrągłej jak rajskie jabłko głowie, i o wyglądzie paru niebieskich dobrych oczu.

Znamion szczególnych nie posiadał—tak mu zazwyczaj pisano w rysopisach legitymacji i paszporcie.

Jedną miał wadę—że zakochał się na zabój w samolocie i bez niego nie mógł żyć.

Dziś właśnie przypada mu niezmiernie sympatyczna rola—ma oblatać nową maszynę konstrukcji inżyniera Cywińskiego.

Na lotnisku gwarno i wesoło.

Biała Podlaska święci tryumf polskiego genjuszu.

W „Wytwórni Samolotów“ wykończono nowy typ samolctu, typ polski, nasz, przystosowany do polskich chmur i polskiego nieba.

Trzyosobowa awionetka, jak dorodna panienka stoi sobie na lotnisku i kokietuje dyrektora, inżyniera Jana Czerwińskiego, figlarnie spogląda na swego twórcę inżyniera Cywińskiego, na prawo i lewo rzuca uśmiechy gościom i drży febrycznie, czekając ręki pilota Rutkowskiego.

Rutkowski wpadł na lotnisko, jak kochanek po swej wybranej. Nie zważając na nikogo skoczył do swej kabiny.

— Wyłączone!

— Mały gaz!

— Kontakt!

— Śmigło rzuciło się konwulsyjnie, motor zawarczał jak setka pracujących kulomiotów — manetka ruszyła się nieco naprzód i awionetka lekko jak podmuch wiatru na oczach zebranych tłumów uniosła się w górę

Rutkowski teraz oprzytomniał.

Zrobił na lotnisku kilka wiraży, wzbił się ponad płową poleską chmurę, spuścił się korkociągiem nad ziemię, wyleciał znowu pod niebo wywrócił kilka loopingów, rozkosznych ewolucj i znikł w przestworzach.

Widzowie długi czas stali jeszcze na lotnisku i wyczekiwali powrotu awionetki ale napróżno.

Rutkowski znikł bezpowrotnie.

Kiedy słońce majowe zdjęło już zieloną sukienkę i pozostało w czerwonej koszulce i do łoża z kwiatów się kładło — dyrekcja fabryki w Białej Podlaskiej telefonicznie zawiadamiała wszystkie posterunki policyjne o zniknięciu pilota z pierworodną córką dziewicą Awionetką.

Napróżno telefony państwowe przez dwie doby wydzwaniały gończe telefonogramy.

Rutkowski utonął w przestworzach jak kamień w wodzie.

Już drugiego dnia na temat ucieczki pilota z samolotem zaczęły krążyć po fabryce i mieście najrozmaitsze ploteczki.

Żydzi i komunistyczni działacze jednogłośnie orzekli, że Rutkowski jest ich człowiekiem i uciekł z samolotem do Rosji.

Robotnicy fabryczni, ponieważ b. kochali swego pilota i wierzyli w jego brawurę i idee podbicia górnych przestworzy—głośno zaczęli mówić, że Rutkowski poleciał na nowej maszynie w daleki i szeroki świat, aby zdobyć światowy rekord lotniczy.

Pobożniejsze niewiasty z miasta i okolicy kategorycznie twierdziły, że Rutkowskiego aniołowie żywcem do nieba porwali i samolot Panu Jezusowi w podarunku z Białej Podlaskiej przynieśli.

Niektóre nawet we śnie widziały niebieskie lotnisko i Aniołów jak kolejno odbywali podróże do poszczególnych chórów i kolonji Bożych na niebie i ziemi.

I radość była wielka tak w niebie, jak również i na ziemi, jak Chrystus pobłogosławił pierwszy polski samolot i rzekł:

„Ustanawiam cię Aniołem Stróżem polskiej ziemicy, tej ziemicy, która przesiąkła krwią męczenników za sprawę Twoją i swoją. Zawiśniesz

pod polskiem niebem i wieki całe straż trzymać będziesz. Czy się niebo rozbłyskawi a chmura dżdżem zapłacze, czy wicher jesienny zawyje w rozłogach puszczy polskiej, czy mroźna zima skuje w okowy ciche jeziora rybne i szemrzące ruczaje, czy skowronek poraz pierwszy wzleci w płowe chmurki i pieśń im dzwonić będzie — ty, samolocie polski, wiecznie wisieć będziesz ponad polską ziemicą i czuwać będziesz od sinych fal Bałtyku, po kominy czarne od dymu kopalń górnośląskich, po Tatry niebotyczne, hen po „zieloną granicę“, aby nieprzyjaciel do kraju wejścia nie miał i krzywdy mojemu Narodowi nie wyrządził“.

I dalej mówił Chrystus Pan i błogosławił skrzydła polskiego samolotu, a Rutkowski i cała plejada polskich lotników, którzy straż honorową przy tronie Bożym od wojny światowej trzymają — skupili się około Boskiego Mistrza i płakali z radości, że to zaszczyt taki spotkał ich towarzysza jeszcze za życia, a Polska została wyróżniona przez Chrystusa za jedyne Państwo pokoju, Królestwo Chrystusowe—a Naród „wybranym“ przez Boga Człowieka nazwan został.

Niektóre jeszcze niewiasty widziały na „jawie“ jak aniołowie przewozili z ziemi do nieba Awionetkę Podlaską duszę sieroteńki Stasia, co na grypę zmarł na pastwisku i długo tam ciało pozostawało bez dzwonów, pieśni, łez matki i katolickiego pogrzebu.

Boże kochany! co już ludziska nie wymyślili na ten temat...

Minęło parę tygodni od zniknięcia awionetki —gdy do dyrektora zarządzającego fabryką, inżyniera Jana Czerwińskiego chłopiec posługujący zameldował:

— Panie Dyrektorze! Pan Jan Czapski, dedektyw głównego państwowego biura wywiadowczego, pragnie się widzieć.

— Proś!

W tej chwili w gabinecie zjawił się młody przystojny mężczyzna, brunet o eleganckiej powierzchowności. Poraz drugi przedstawił się dyrektorowi, usiadł opodal biurka, potarł ręką wysokie białe czoło, nerwowo zapalił podanego mu papierosa i zaczął mówić.

— Przybyłem zakomunikować panu dyrektorowi, że dwutygodniowe nasze poszukiwania nie dały pozytywnego rezultatu. To jest pierwszy ewenement w naszem biurze, albowiem do tej pory nie mieliśmy wypadku, aby nie wykryć, nie odnaleźć powierzonej nam zguby.

Do sprawy pana dyrektora, a raczej Podlaskiej Wytwórni Samolotów, uruchomiliśmy cały aparat. Sprowadziliśmy z Wiednia i Paryża światowej sławy wywiadowców, ale wszystko bezskutecznie.

Ani w kraju, ani też zagranicą nie zdobyliśmy możliwych wiadomości około których możnaby się uczepić i snuć dalej.

Przypuszczenia, że Rutkowski zbiegł do Rosji są bezpodstawne i mocno krzywdzące pilota-obywatela, który dla Polski tylko służy i dla Niej gotów w każdej chwili życie złożyć w ofierze.

— Cóż mi pan zostawi na pocieszenie?—rzekł smutnie dyrektor.

— To jedno, że biuro nasze jest wobec tej tajemnicy bezsilne. Trzeba czekać. Czas jest najlepszym kryterjum i on rozwiąże tę zawiłą łamigłówkę.

— Tak! czas najlepszy lekarz — odparł dyrektor i uścisnąwszy serdecznie dłoń młodego człowieka, pożegnał go...

Od tajemniczego zniknięcia awjonetki minęły długie pięć lat...

Z fabryki Podlaskiej wyfrunęło tysiąc przeszło samolotów, tysiąc orłów sławy i chwały Narodu rozniosły na skrzydłach hen daleko poza morza, poza oceany...

Komin dymił dalej, robotnicy codziennie niemal wtaczali do hangarów fabrycznych nowego skrzydlatego zwycięzcę.

O awionetce jednak nie zapomnieli. Ilekroć razy odchodzili od wrót hangarów, podnosili oczy do góry i wypatrywali przez chwilę, wypatrywali w przestworzach awionetki...

Był piękny poranek majowy...

Słońce rozigrało się na niebie, jak rozkoszna dziewica, co z odpustu w krasnej chuście i sznurami szklanych korali wraca i do całej gromady chłopców się uśmiecha, rada z wiosny, życia i urody.

Na trawach, liściach drzew i konarach kwiatów srebrzyły się perły porannej rosy, a rozegrany słowik, mimo jasnego dnia, kieby zaczarowany flet rozkoszne trele w cały szeroki słał świat.

Od pobliskiego lasu dolatywało hukanie kukułki, a od błonia płynęła rzewna piosnka pastuszków i piskliwa melodja wierzbinowej piszczałki.

Niebo było jasne i czyste, jak wybielone rosą poranków lico lilji nadobnej.

Daleko na horyzoncie pokazała się czarna plamka, a do uszu wracających od hangaru robotników doleciał warkot motoru i szum śmigła...

Tknięci jakimś dziwnym przeczuciem nie ruszyli się z miejsca.

Z dalekich przestworzy od Wschodu płynął samolot i powoli z czarnej plamki zarysowały się skrzydła a później kadłub.

Leciał prosto w stronę fabryki...

Po kilku minutach okrążył miasto, zrobił parę wiraży nad fabryką i korkociągiem zawinął na lotnisko.

— Awionetka!

— Awionetka! — Rozległ się potężny krzyk, wydobyty z piersi kilkunastu robotników...

Syrena fabryczna zwiastowała żywym i mart-

wym wielką radość. Na lotnisku tysiące ludzi cisnęło się do Rutkowskiego.

Ten stał w kabinie i ze łzami w oczach odpowiadał:

— Witajcie! Witajcie!

W jednej chwili samolot wciągnięto do hangaru... Skrzydła miał poszarpane i łatane płachtami. Śmigło wyszczerbione i pęknięte. Motor poważnie zniszczony.

Rutkowski był wychudły i obdarty a na policzku kilka szram. Oczy jego zmęczone i niewyspane mglisto patrzyły na wszystkich i mówiły, że pan ich przeszedł w pięcioletniej tułaczce dużo, b. dużo i przecierpiał wiele.

Dyrektor Czerwiński wziął go pod rękę i poprowadził do fabrycznego kasyna. Najbliższe otoczenie dyrekcji znalazło się w kasynie.

Rutkowski usiadł za stołem, spożył skromne śniadanie i zaczął tak swoje opowiadanie:

— W nocy przed pamiętną ucieczką nie spałem. Po głowie mojej pędziło tysiąc najrozmaitszych myśli, jak tabun dzikich koni i tratowały się nawzajem. Byłem oszołomiony szczęściem oblatywania prawdziwie polskiej maszyny. Ja, co od kilkunastu lat prułem przestworza Farmanami, Voisenami, Spadami, Balilami, Potezami, i t. p. marzyłem i śniłem tylko o jednem. Pragnąłem lecieć na czysto polskiej maszynie.

Pragnąłem zaspokoić moją dumę narodową. Wiedziałem, że jestem synem Narodu nietylko zdolnego ale i twórczego. Mogłem się spodziewać tego, że Polska mieć będzie własne, a nie pożyczane za drogim okupem skrzydła.

Kiedy się dzień mego szczęścia zbliżał nie posiadałem się z radości.

Nie wiedziałem co mam z tą pierwszą polską maszyną robić—jak na niej latać. Zdawało mi się, że należę do ludzi, którzy sławę całego Narodu z błogosławieństwem po świecie roznoszą.

Pierwsza awionetka była dla mnie świętością, sanktuarjum Narodowego Ducha. Przybytkiem radości i świątynią jasnej przyszłości.

Ten wykwit polskiego genjusza kazał mi pokazać nietylko igrającej w melodji wiosną ziemi ale i niebu. Był moment, że zawahałem się czy nie lecieć do samego nieba, aby Królowej Korony Polskiej w podarunku polski samolot zawieźć.

Kiedy znalazłem się na lotnisku i siadłem do kabiny byłem upity nadmiarem szczęścia.

Machinalnie położyłem dłoń na manetce, ruszyłem stery i normalnie wystartowałem.

W górze zdawało mi się, że mam obok siebie najdroższą istotę, Anioła życia. Zrobiłem kilka ewolucji, jak na każdej zwykłej maszynie, a później coś mnie poniosło i poleciałem.

W jednej chwili wyrosły mi skrzydła u ramion. Zakosztowałem własnego lotu.

Jak młody orzeł, kiedy mu rodzić — król ze skały zerwać się pozwoli leci ponad chmury, do słońca i upaja się lotem — tak i ja upajałem się i leciałem.

Przy pułapie ośmiu tysięcy metrów przeleciałem granicę. W okolicach Kijowa dano mi znać sygnalizacją abym wylądował.

Ani myślałem być posłusznym bolszewickiemu rozkazowi.

Wysłano natychmiast z kijowskiego lotniska aparat pościgowy.

(d. c. n.)

KOMUNIKAT URZĘDOWY

Lub. Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Z działalności Komitetu Wojewódzkiego

Rozwiązanie Komitetu Powiatowego w Włodawie.

Ze względu na to, że Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Włodawie od dłuższego czasu nie przejawiał pracy organizacyjnej, a na miejscu pewne osobiste tarcia nie wróżyły załagodzenia sprawy, Komitet Wojewódzki na posiedzeniu w dniu 21 marca b. r. postanowił Komitet Powiatowy w Włodawie rozwiązać, a do prowadzenia dalszej akcji wyznaczyć Komisarza Powiatowego. W dniu 8 maja b. r. udał się do Włodawy Szef Propagany p. ppuł Rudnicki Witold, który z ramienia Komitetu Wojewódzkiego, Komitet Powiatowy w Włodawie rozwiązał, a nr komisarza Powiatowego zaprosił miejncowego starostę p. Wielanowskiego. na sekretarza zaś p. Edwarda Barcza, referenta starostwa.

Nakręcanie filmu propagandowego.

Zarząd Główny L. O. P. P., uznając Województwo Lubelskie za najlepiej zorganizowane na wsi, przysłał do Lublina w początkach maja Dyr. Witolda Biegańskiego w celu nakręcenia na terenie lubelszczyzny filmu pro-

pagandowego. Szefostwo Propagandy skierowało p. Biegańskiego do Potoka Wielkiego w powiecie janowskim, gdzie lokalne Koło L. O. P. P. wykazało dotychczas najwięcej żywotności.

Od 1 maja b. r. do 4.V b. r. Dyr. Biegański łącznie z artystami bawił w Potoku Wielkim, gdzie powierzony mu film nakręcił w całości.

Zarząd tamt. Koła godnie reprezentował L. O. P. P., a p. Natalja Niwińska, prezes Koła, zdała w zupełności egzamin z pracy społecznej. Ludność Potoka Wielkiego i okolicy odnosiła się do filmu b. serdecznie i służyła każdą żądaną pomocą. Miejscowy wójt gminy i Rada gminna ofiarnie przyczynia się do rozwoju akcji L. O. P. P. W dniu 3-go maja przybył do Potoka Wielkiego samolotem Szef Propagandy p. ppułk. Witold Rudnicki i brał udział w końcowem nakręcaniu filmu. Na lotnisku w Potoku Wielkim zgromadziło się kilkanaście tysięcy ludzi. O znaczeniu lotnictwa dla Państwa przemawiali pp. ppułk. Rudnicki Szef Propagandy, red. Gustaw Lawina, Prezes Sądu Apelacyjnego Młynarski i dr. Garbaczewski. Samolot przebywał w Potoku 2 dni i brał czynny udział w nakręcaniu filmu.

Loty propagandowe.

Stosownie do nakreślonego programu w dniu 7 b. m. przybył do Puław samolot prowadzony przez pilota Komitetu Wojewódzkiego p. Wacyka Stanisława.

Na lotnisko przybyły wszystkie miejscowe szkoły, odczyt o lotnictwie dla młodzieży szkolnej wygłosił p. red. Gustaw Lawina.

8.V o godz. 10 rano odbyły się loty propagandowe we Włostowicach. Po pięciu lotach pasażerskich przemówił do zebranych tłumów p. red. Gustaw Lawina, poczem prezes puławskiego Komitetu Powiatowego p. Starosta Wiszniewski odleciał samolotem do Puław, oblatując przy tej okazji część powiatu. Tegoż dnia na lotnisku w Puławach odbyły się loty pasażerskie. Do zgromadzonych kilku tysięcy osob przemówił serdecznie miejscowy Starosta p. Wiszniewski, który nietylko żywo interesuje się akcją L. O. P. P. na terenie powiatu, ale i do pracy w L. O. P. P. zabrał się z całym poświęceniem. Po przemówieniu p. Starosty zabrał głos p. Gustaw Lawina i scharakteryzował dotychczasową działalność L. O. P. P. na terenie Województwa. W czasie pierwszego lotu pasażerskiego w Puławach pilot zauważył defekt w motorze, wskutek czego loty przerwano. Impreza dochodowa tego dnia dała około 400 zł. Organizacyjnie Komitet przygotował wszystko jaknajlepiej. Wyznaczone loty w Janowie lub. na żądanie tamt. Komitetu Pow. zostały przesunięte na czerwiec. Od 19.V do 22.V b. r. odbyły się loty propagandowe na terenie pow. Biłgorajskiego w następującym porządku:

19.V i 20.V Biłgoraj i Frampol, gdzie powstały nowe Koła L. O. P. P.

20 i 21.V b. r. w Tarnogrodzie i raid nad południową częścią powiatu biłgorajskiego z rozrzuceniem ulotek.

22.V w Biłgoraju, gdzie podczas trzeciego lotu pasażerskiego samolot został lekko uszkodzony. Wypadku z ludźmi nie było.

Należy podkreślić wielką sprawność organizacyjną Komitetu Powiatowego w Biłgoraju oraz Kół gminnych we Frampolu i Tarnogrodzie. Powiat biłgorajski dzięki lotom propagandowym zyskał paruset nowych członków L. O. P. P.

Loty propagandowe w Zamościu zostały odłożone.

Avionetka szkolna.

Kurator Okręgu Szkolnego Lubelskiego p. Ignacy Pytlakowski, po porozumieniu się delegatem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. przyjął łaskawie protektorat nad zakupem avionetki szkolnej Województwa Lubelskiego. W tym celu Komitet Wojewódzki wypuści specjalne mareczki, które od przyszłego roku szkolnego będą sprzedawane we wszystkich szkołach na terenie Kuratorjum Szkolnego Lubelskiego.

Jesienią tego roku avionetka ma być zakupiona z fabryki samolotów w Białej Podlaskiej.

Młodzież szkolna w akcji L. O. P. P.

Poniżej podajemy treść okólnika p. Kuratora Pytlakowskiego, który podaje do wiadomości podległym Mu szkołom, jak się mają odnosić do akcji L. O. P. P. na terenie Województwa Lubelskiego.

Lublin, d. 16 maja 1927 r.

Kuratorjum Okręgu Szkolnego
Lubelskiego.

OKÓLNIK № 153.

Do
P. P. Inspektorów szkolnych,
Dyrekcji Państw. i prywat.
szkół średnich ogólnokształcących, Seminarjów naucz.
i szkół zawodowych.

W związku z okólnikiem № 127 z dnia 28.IV b. r. Kuratorjum zaleca ze względów państwowych szerzenie jaknajsilniejszej propagandy L. O. P. P. a więc zachęcanie mło-

dzieży, ażeby zbierała się w oznaczonych miejscach i śledziła organizowane obecnie loty propagandowe oraz brała udział w odczytach i pogadankach z dziedziny lotnictwa urządzonych przez Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Lublinie (Powiatowa 1).

Kurator Okręgu Szkolnego

(—) Pytlakowski.

Młodzież szk. powsz. w Piaskach luter.

zebrała na L.O.P.P.	zł.	29.17	gr.
„ „ w Bystrzejowicach	„	3.04	„
„ „ w Emiljanowie	„	2. —	„
„ „ w Majdanie Brzezis.	„	1.50	„
„ „ w Woli Piaseckiej	„	1.10	„
„ „ w Giełczwi	„	1.05	„
Razem		73.86	gr

Sekretarz. *Fr. Frańczak.*

Konkurs modeli latających w Chełmie.

Dnia 22 maja b. r. odbył się wewnętrzny konkurs modeli latających 1-szej modelarni przy Państw. Gimn. im. St. Czarneckiego w Chełmie. Do zawodów stanęło 32 modele, wykazując b. dobre wyniki, pomimo pewnych uszkodzeń pokrycia spowodowanych dwukrotnym deszczem. Zawody te ustaliły nowy rekord długości lotu Województwa Lubelskiego z 36 m. na 41.2 m. Przeciętny lot modeli można by ustalić na 15—20 m. Konkurs zaszczycili swą obecnością p. wizytator Jan Firewicz, oraz p. Antoni Uszacki, biorąc udział czynny w jury konkursowem, składającym się z p. p. prof. gimnazjum i p. Giżyckiego — instruktora.

Z powodu braku miejsca dokładne sprawozdanie zamieścimy w następnym numerze „Steru".

Przewodniczący: *D-r. St. Bryła.*

SPRAWOZDANIE

Lubelskiego Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P.

za rok 1926 — i program pracy na rok 1927.

Skład osobowy Komitetu Wojewódzkiego w Lublinie.

Prezes — Dr. Stanisław Bryła, v. Prezes I, Prokurator Sądu Apelacyjnego Adam Sułowski, v. Prezes II Prezydent Czesław Szczepański, Skarbnik Dyrektor Banku Ziemiańskiego Arkadjusz Płoski, Sekretarz — Referent Starostwa Franciszek Frańczak, Szef Propagandy — Płk. Witold Rudnicki, Członkowie: Inż. Tadeusz Kryński, Prezes Feliks Moskalewski, p. Stefan Kowerski, D-ca O. K. II. Generał Władysław Jung, Komendant m. Lublina Płk. Alfred Kawecki, Starosta Krauze i Redaktor Gustaw Lawina.

Komisja Rewizyjna: Dyr. Michał Michniewski, Sędzia Bolesław Sekutowicz i Zastępcy Dr. Cz. Kujawski i Dyr. Wł. Hedinger.

Organizacja.

W dniu 31 grudnia 1925 r. Lub. Komitet Wojewódzki L.O.P.P. liczył 14 Komitetów Powiatowych, kilkanaście Kół lokalnych.

Ogólna liczba członków wynosiła w tym dniu przeszło 3010, a fundusz zebrany na L. O. P. P. tak z ofiar, jak również z Tygodnia Lotniczego i ze składek członkowskich stanowił zł. 63.437 53 gr.

Rok 1926.

Na 1 stycznia 1927 r. Lub. Komitet Wojewódzki L.O.P.P. liczył 18 Komitetów Powiatowych, 135 Kół gminnych i lokalnych, 22 Koła szkolne. Członków 10.346. Fundusz zebrany na L.O.P.P. wynosił z ofiar, składek i z III Tygodnia Lotnicz ego na lotnisko w Lublinie.

Razem 145.058 zł. 58 gr.

Bilans powyższy składa się z następujących pozycji:

Komitet Powiatowy w Lubartowie.

Skład osobowy Komitetu:

Prezes Stefan Mańkowski—Starosta Lubartowski, v. Prezes I, Bronisław Chłopicki Inspektor Szkolny, v. Prezes II, Ksiądz Bramski Prałat, Sekretarz — Stanisław Weber, Inspektor Samorządu Gminnego, Skarbnik — Aniela Bazanowa, Członkowie: Wł. Śliwa, Burmistrz m. Lubartowa, Wacław Kopiński, Burmistrz m. Łęcznej, Stefan Tatarczak, poseł, Bolesław Kucharski, Wiktor Korzeniowski, wójt gm. Chudowola, Jan Kiełczewski, sekretarz gminy Czemierniki, Kacper Zarzycki, rolnik.

Komisja Rewizyjna: Stanisław Sulicki, Naczelnik Urzędu Skarbowego, Ksiądz Slusarz, wikarjusz parafji Lubartów.

Komitet liczy 16 Kół, 538 członków. W 1926 r. zebrał 12.095. zł. 95 gr., w skład powyższej kwoty wchodzi dochód uzyskany z III Tygodnia Lotniczego, z ofiar i składek członkowskich.

Komitet Powiatowy w Janowie Lub.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Mieczysław Panglisz, Starosta Ja-

nowski, v. prezes I Zbigniew Wasilewski Referent Starostwa, Sekretarz — Jan Jeż, Skarbnik — Eugenjusz Królewski Inspektor Ubezpieczeń. Komisja Rewizyjna: Żelazny Jan profesor gimnazjum, Karpulski Karol, Piękoś Jan sekretarz Starostwa. Komitet liczy 17 Kół, 540 członków, Zebrał zł. 4.105.21 gr. W skład powyższej kwoty wchodzi dochód uzyskany z III Tygodnia Lotniczego ofiar i składek.

Komitet Powiatowy w Hrubieszowie.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Witold Kulikowski, Dyr Banku Związku Ziemian, v. Prezes I. — Ksiądz Prałat Juściński, v. Prezes II. — Woyczyński Jan, Sekretarz — Jan Czajkowski, Skarbnik — Irena Borysławska, Członkowie: Feliks Czarkowski, Dr. Rybiński, W. Wyszyński, G. Grothus, B. Ryk, T. Gross i T. Okpiński. Komisja Rewizyjna: S. Zamościkowa, Z. Wasiłowska, M. Piotrowski. Komitet liczy 16 Kół, 503 członków. Zebrano na cele L.O.P.P. zł. 3.627. III Tydzień lotniczy dał zł. 1.163.77 gr.

Komitet Powiatowy w Siedlcach,

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Szacsznejder Wincenty, Dyr. Banku Polskiego, v. Prezes I. — Płk. Połoszynowicz D-ca Garnizonu, Sekretarz — Sekita, Juljan Sędzia śledczy przy Sądzie Okręgowym, Skarbnik — Woliński Marjan przemysłowiec. Członkowie: Płk. Janiszewski, Inż. Piasecki Wacław, Dr. Gościcki Wacław, Dyr. Szuniewicz Waclaw, Nowicki Stanisław, Fey Edward, Głuchowski Bolesław i P. Turski. Komisja Rewizyjna: Starosta Koślacz Edmund, Inż. Pawlikowski Ludwik, Sapieha Jan, Jeziorowski Kazimierz i Michałowski Zbigniew. Kół gminnych niema. Jedno koło miejskie. Liczy członków 1023. Zebrano na cele L. O. P. P. Zł. 4.922.33, III Tydzień lotniczy dał Zł. 1.782.13

Komitet Powiatowy w w Biłgoraju zorganizowany 17 listopada 1926 r.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Płk. Pogorzelski, v. Prezes — vacat, Sekretarz — Prost Edmund por., Skarbnik — Chałupski Adam, Członkowie: Brodowski Jan, Kopciewiczowa Zofja. Komisja Rewizyjna: Ksiądz Koziołkiewicz Czesław, Bobek Ignacy, Starosta i Rejent Wolski Stanisław. Komitet liczy 4 Koła gminne, 173 członków. Zebrał na cele L.O.P.P. 676 zł. 26 gr.

Komitet Powiatowy w Garwolinie.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Major Romański, Sekretarz — Wester Stanisław, Skarbnik Dyr. Okła Tadeusz.

Członkowie: Modrzewski Stanisław, Broniatowski Ludwik. Komisja Rewizyjna: Krzyśpiak Józef. Zając Franciszek, Świderski Bolesław. Kół gminnych niema. 1 koło miejskie, 200 członków. Zebrano 1559,60 gr.

UWAGA. Komitet nie nadesłał sprawozdania w/g przesłanego mu schematu — dane powyższe zaczerpnęlismy z protokułu wizytacyjnego m-c listopad 1926 r.

Komitet Powiatowy w Puławach.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Dr. Henryk Malarski, v. Prezes — A. Barust, Sekretarz — Józef Kołodziej, Skarbnik — Józef Kołodziej, Skarbnik — Frańciszek Koprucki. Członkowie: Jan Tyczyński, Wł. Jaguszewicz, Dr. Zenon Wierzchowski, Dr. Wl. Markowicz, Józef Szydiskrs i Eugenja Piekarska. Komisja Rewizyjna: Mieczysław Tarkowski, Seweryn Araszkiewicz i Marja Łopacińska. Komitet liczy 5 Kół gminnych, 232 członków. Zebrał 2.063 zł. 40 g. III Tydzień Lotniczy dał 1.162 zł.62 g.

Komitet Powiatowy w Tomaszowie Lub.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Major Sudoł Franciszek, v. Prezes — Krzyżanowski August, Burmistrz m. Tomaszowa, Sekretarz — Mucha Józef, Inspektor Szkolny, Skarbnik — Kuzia Wiesław. Członkowie: Kułakowski Henryk. Komisja Rewizyjna: Leszczyński Witold, Witkowski Zbigniew, Koralewicz Józef. Komitet liczy 6 Kół, 440 członków. Zebrał zł.1.628,60 g. III Tydzień Lotniczy zł. 142. 15 g.

Komitet Powiatowy w Krasnymstawie.

Skład osobowy Komitetu:

Prezes — Błocki Stanisław, Starosta, v. Prezes — Ksiądz Marusa Andrzej. Sekretarz — Ptaszyński Jan, Skarbnik — Brzozowski Józef, Instruktor Kółek Rolniczych, Członkowie: Jagielski, Kudzia, Borys, Kowalczyk, Kulczycki, Drzewiecki i Wójcik. Komisja Rewizyjna: Labbe, Kuttasiewicz, Wdowicki. Komitet liczy 7 Kół. Zebrał 1.943zł. 50 gr. Członków 220.

Komitet Powiatowy w Zamościu.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes vacat, v. Prezes — Stanisław Kowerski, Sekretarz — Czesław Kuncewicz, aplikant sądowy, Skarbnik — Dyr. Matecz (Bank Ziemiański), Komitet liczy 6 Kół, 582 członków III Tydzień Lotniczy dał 7.300 zł.

UWAGA. Komitet sprawozdania nie nadesłał, powyższe dane zaczerpnęliśmy z pisma Komitetu „Ster“ za m c listopad 1926 r. i z protokułu wizytacji.

Komitet Powiatowy we Włodawie.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — vacat, v. Prezes Rejent Świetliński, Sekretarz Barcz Edward, referent Starostwa,

Skarbnik — Leonard Chmielewski. Komitet liczy Kół 6, członków 40. Zebrano 1.977 zł. 52 gr.
UWAGA. Komitet sprawozdania nie nadesłał, dane powyższe zaczerpnęliśmy z protokułu wizytacji za m-c luty 1927 r.

Komitet Powiatowy w Chełmie.

Komitet zdekompletowany — sprawozdania do tej pory nie nadesłał w/g protokułu z wizytacji za m-c luty 1928 r. Komitet liczy 3 koła gmine, 1 miejskie, 600 członków. III Tydzień Lotniczy dał 1225 zł. 55 gr.

Komitet Powiatowy w Białej Podlaskiej.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes— Prokurator Tuz, Członkowie: Płk. Bitner, Dyr. Nastarski. Kół Komitet liczy 3. Członków 100. Zebrano 2675 zł. 10 gr. Komitet zdekompletowany sprawozdania nie nadesłał. Powyższe dane zaczerpnęliśmy z protokułu wizytacji za m-c luty 1927 r.

Komitet Powiatowy w Radzyniu.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Inż. Horecki Marjan, Skarbnik — Wincenty Milanowski, Sekretarz Jan Błaszczak. Członkowie: Ks. Prałat T. Osiński, Starosta Michał Wazowski. Komitet liczy 3 koła. Członków 175. Zebrano 2.100 zł. Sprawozdania nienadesłał.

Komitet Powiatowy w Janowie Podlaskim.

Skład Komitetu stanowią: Starosta Bernatowicz i Dr. Ochocki. Kół gminnych niema. Członków niema. Zebrano na cele L.O.P.P. w 1924, 5 i 6 włącznie 13.386 zł. 61 gr. przez opodatkowanie po 5 gr. z morga. Większa własność powiatu Konstantynowskiego opodatkowania tego nie uznała i zaległe 8 tys. zł. do tej pory nie wpłaciła.

Komitet Powiatowy w Sokołowie.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes—Starosta Majewski Tadeusz, v. Prezes I. — Zygmunt Paszkowski, v. Prezes II. Wacław Czarniecki. Skarbnik — Brudzyński Józef, Sekretarz — Turoz Jan. Członkowie: Rudolf Wolanin, Jacurzyński Benedykt i Eleszuk Jan. Komisja Rewizyjna: Stanisław Olędzki, Stanisław Klimkowicz, Feliks Grzymała i Trznielewski Witold. Komitet liczy 2 koła, 160 członków. Zebrano 1.900 zł.69 g. III Tydzień Lotniczy dał 664 zł.85 g.

Komitet zorganizowany w początkach lutego 1927 r. sprawozdania za rok 1926 nie nadesłał, powyższe dane zaczerpnęlismy z protokułu wizytacyjnego.

Komitet Powiatowy w Węgrowie.

Komitet prowadzi p. Starosta Dr. Lutman. W/g protokułu z wizytacji. Komitet liczy 15 kół gminnych, 690 członków. III Tydzień lotniczy dał 4.357 zł. 49 gr. Sprawozdania nie nadesłano.

Komitet Powiatowy w Łukowie.

Skład osobowy Zarządu Komitetu:

Prezes — Ksiądz Michał Kamiński, Skarbnik — Magister Teodozjusz Nowiński, Sekretarz — p. W. Fabiarkiewiczówna, Komitet liczy 5 kół, 1.600 członków. III Tydz. lotniczy dał 1775 zł.53 gr.

Lublin — Powiat.

Komitetu Powiatowego niema. 11 kół gminnych, około 550 członków podlegają bezpośrednio Komitetowi Wojewódzkiemu.

Koła znajdują się: Jastków, Bychawa, Niedrzwica Duża, Milejów, Wólka, Wilczopole, Jabłonna, Mełgiew, Konopnica, Chodel, Bełżyce.

Lublin — miasto. Komitetu miejskiego niema. Istnieje kilka kół samodzielnych, jak: wojskowości, urzędników skarbowych, przy cukrowni „Lublin“, urzędników sądowych, Kuratorjum Szkolne, fabryka „Plage Laśkiewicz“, Związek Ziemian, Związek Oficerów Rezerwy, Okręgowy Urząd Ziemski, Związek Młodzieży Polskiej, Bank Handlowy, biuro „Architekt“ i Kasa Przemysłowców. Ogółem m. Lublin posiada około 2 tysięcy członków. III Tydz. Lotniczy w Lublinie dał 7239 zł. 16 gr.

Organizacja na terenie szkół.

Lub. Komitet Wojewódzki, zdając sobie sprawę z tego, jak ważnem dla lotnictwa jest pozyskanie młodzieży, rozpoczął przez Szefostwo Prop. organizncję kół lotniczych na terenie szkół Kuratorjum Lub. 2 miesięczny bilans tej pracy organizacyjnej przedstawia się następująco: Lublin liczy 15 kół w szkołach średnich i zawodowych. 650 członków. Kuratorem powyższych kół na terenie Lublina jest p. Dyr. Kazimierz Tułodziecki, który bardzo gorąco zajął się powyższą akcją. Chełm liczy 3 koła i 200 członków. Kołami powyższemi opiekują się Dyrektorzy poszczególnych zakładów naukowych, a mianowicie: p. Dyr. Ambroziewicz—Gimn. Państwowe. p. Dyr. Dr. Markiewicz—Seminarjum Naucz. Męskie, p. Dyr. Fuhrman—Szkoła Handlowa. Zamość — jedno koło, członków 60. Opiekuje się p. Dyr. K. Lewicki i p. profesor Madler. Krasnystaw 1 koło, 60 członków. Razem na terenie Kuratorjum Lub. liczymy 20 kół i 970 członków.
UWAGA. Wiadomem nam jest, że i w innych zakładach naukowych istnieją Koła L. O. P. P. młodzieży szkolnej jednak u nas jeszcze nie zarejestrowane.

M o d e l a r n i e.

Pisząc o działalności organizacyjnej Lub. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. poza reorganizacją Komitetów Pow., organizacją Kół gminnych i lokalnych, oraz szkolnych, na pierwszym miejscu stawia modelarnie w szkołach, jako placówki które mają zaprawiać młodzież do przyszłej służby lotniczej. W r. sprawozdawczym na terenie Woj. Lub. istniały i pro-

sperowały dobrze 3 modelarnie. W Chełmie, Zamościu i Lublinie. Modelarnia chełmska jest sekcją Koła Miłośników lotnictwa przy Państw. Gimn. im. Stef. Czarnieckiego, istnieje dwa lata i dzieli się na 2 stopnie, stopień niższy liczy 22 uczni, którzy z obowiązku pracują 2 godziny tygodniowo, stopień wyższy liczy 30 uczniów i pracuje również 2 g. na tydzień. Modelarnia ta posiada bogate własne warsztaty, jak: ślusarski, stolarski i blacharski. W r. 1926 modelarnia Chełmska brała udział w konkursie modeli latających w okresie III Tygodnia Lotniczego i uzyskała 2 nagrody: I i III.

Obecnie modelarnia ma na ukończeniu 52 modele własnej konstrukcji.

Należy podkreślić doniosły fakt w życiu tej modelarni, a mianowicie buduje ona własny Instytut Aerodynamiczny, który na jesieni b roku będzie oddany do dyspozycji modelarn.om szkolnym na terenie Woj. Lub. Modelairnia chełmska nie korzystała w r. sprawozdawczym z żadnych subsydjów Komitetu Wojewódzkiego. Wielkie tu zasługi położył p. Dyr. Ambroziewicz, który dokłada wszelkich starań, aby modelarnia utrzymywała się kosztem Koła Miłośników Lotnictwa i ze sprzedaży własnych modeli. Modelarnia chełmska prowadzona jest pod kierunkiem fachowego instruktora Komitetu Wojewódzkiego p. L. Giżyckiego.

Duże zasługi około modelarni położył p. prof. Zajdler, który bardzo gorliwie udziela się pracy w modelarni, jako zastępca p. Dyr. Ambroziewicza.

Modelarnia w Zamościu

W początkach listopada r. 1926 z inicjatywy Lub. Komitetu Woj. L. O. P. P. i przy moralnym poparciu miejscowego Komitetu Powiatowego została zorganizowana w Zamościu modelarnia przy gimn. męskim im. Hetmana Jana Zamojskiego, która miała obejmować i uczniów tamt. szkoły rzemieślniczej. Do nowo powstałej modelarni Lub. Komitet Wojewódzki przydzielił fachowega instruktora modelarza p. L. Giżyckiego, który raz w tygodniu dojeżdżał do Zamościa i prowadził wykłady teoretyczne z zakresu modelarstwa. Wkrótce po rozpoczęciu wykładów szkoła rzemieślnicza w Zamościu wycofała swoich uczniów z modelarni z przyczyn bliżej nam nieznanych. Modelarnia zamojska została w ten sposób poczęści załamana, albowiem pozostała bez koniecznych warsztatów do pracy jakiemi mogła rozporządzać w szkole rzemieślniczej. Dzięki jednak zdecydowanemu poparciu tak moralnemu jak również i materjalnemu jakie modelarnia uzyskała od Dyr. Gimn. p. K. Lewińskiego stanęła na właściwym poziomie. Dyrekcja Gimn. przy której znajduje się modelarnia wydelegowała z grona profesorskiego p. Prof. Madlera, który postawił sobie za zadanie modelarnię dalej prowadzić.

W porozumieniu z Miejscowym Komitetem L. O. P. P. Dyrekcja gimnazjum zakupiła warsztat stolarski, kowalski i ślusarski i praca w modelarni powoli ale programowo posuwa się naprzód. Modelarnia liczy 40 uczniów, którzy ukończyli teoretyczny kurs modelarstwa i przechodzą do zajęć praktycznych. Mimo to, że modelarnia nie posiadała jeszcze warsztatów — konstruktorzy modelarni zamojskiej posługując się prymitywnemi narzędziami wykończyli całkowicie 10 modeli.

Modelarnia ta jest sekcją nowo zorganizowanego Kółka Miłośników Lotnictwa przy gimn. państw. w Zamościu i rokuje jaknajlepsze nadzieje.

Modelarnia Lubelska.

Przy Gimn. im. Staszica w Lublinie w r. 1925 powstała modelarnia do której zapisało się dwudziestu kilku słuchaczy ze starszych klas. Dzięki poparciu Dyr. Tułdzieckiego modelarnia lub. w przeciągu 2 lat pracowała dość intensywnie. P. p. Siegiel i Giżycki z ramienia Komitetu Woj. prowadzili dla modelarni wykłady teoretyczne i praktyczne. Zainteresowanie wśród młodzieży jest wielkie.

W czasie ostatniego Tygodnia Lotniczego modelarze lubelscy brali udział w konkursie modeli latających i uzyskali II nagrodę.

Praca konstruktorów modelarni lub. nie ograniczała się tylko do praktycznych zajęć na terenie własnym, ale wybiegała ona na rynek pracy ogólno polskiej, a mianowicie modelarze lub. brali czynny udział w likwidacji Związku Polskiej Młodzieży lotniczej w Warszawie. Wynikiem tych prac jest otrzymanie od Polskiego Zw. Młodzieży Lotniczej bibljoteki składającej się z kilkuset dzieł poważnych z zakresu lotnictwa.

Modelarnią lub. żywo interesuje się Szefostwo Propagandy Lub. Komitetu Woj., które organizuje przy Gimn. Staszica małe muzeum lotnicze.

W końcu roku sprawozdawczego wskutek choroby instruktora modelarskiego p. Giżyckiego praca w modelarni nieco osłabła, ale nie wygaśnie, bo stale ją podtrzymuje oddany lotnictwu młody konstruktor p. R. Szynkiewicz.

Propaganda.

L. O. P. P. jest organizacją młodą. Nie miała ona do tej pory ustalonej metodytyki pracy trzeba było szukać nowych dróg, tworząc nowe sposoby pracy, robić eksperymenty społeczno-or-

ganizacyjne. Praca to zmudna i ciężka. Powojenny prąd t. zw. reglamentacji, t. j. upaństwowienia pracy społecznej wszystkich jej dziedzin fatalnie odbił się i na L. O. P. P. Zaczęto rozumować, że sprawa obrony Państwa jest kwestją ściśle rządową, a nie społeczną, nadto szkodliwe jednostki zapomocą słowa drukowanego tu i owdzie podrywały autorytet tak ważnej organizacji jaką jest L. O. P. P. W takim stanie i nastroju psychicznem Lub. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. postawił sobie za zadanie zniwelować pesymistyczne nastroje społeczeństwa, pogrzebać społeczną apatję do życia organizacyjnego, a obroną Państwa wtłoczyć w krew, w mózgi, w serca społeczeństwa.

Lub. Komitet Wojewódzki zrozumiał, że zadanie to wielkie wymaga wielkich ofiar i poświęcenia jednostek, dlatego też chcąc plan swój zrealizować, t. j. postawić tak organizację, ażeby przynajmiej 10 proc. społeczeństwa zjednoczyć pod swym sztandarem, otworzyć w każdej gminie Koła L. O. P. P. a w każdej szkole średniej Koła Młodzieży trzeba rozwinąć szeroką intensywną propagandę. Opracowany program pracy Komitet Wojewódzki powierzył Szefostwu Propagandy w osobie p. ppłk. Rudnickiego i jego zastępcy p. Gustawa Lawiny. Szefostwo Prop. pracę swą podzieliło na etapy, które w miarę możności i środków realizowało. A więc propaganda obejmuje:

a) loty propagandowe, b) odczyty, c) kursy metodyczne dla prelegentów, d) wizytacje Komitetów Pow. i Kół gminnych e) wydownictwa, f) wystawy, g) propagandę świetlną, h) wiece.

ad a) Aby rozbudzić zainteresowanie się społeczeństwa sprawą L. O. P. P. Szefostwo Prop. Komit. Woj. w okresie od 1 maja 1926 r. do 25 października tegoż roku zorganizowało 35 lotów propagandowych, w czem 303 lotów pasażerskich cyfry powyższe składają się z następujących pozycji:

	Ilość lotów prop.	Ilość lotów pasażerskich
Włodawa	2	16
Rejowiec	1	8
Chełm	2	28
Kanie	1	16
Hrubieszów	1	15
Biłgoraj	2	16
Zamość	2	26
Puławy	1	12
Kazimierz	2	18
Potoczek	2	15
Kraśnik	1	10
Lubartów	3	30
Tomaszów Lub.	2	10
Łabunki	1	8
Żółkiewka	1	6
Gorzków	1	4
Krasnystaw	2	16
Lublin	5	50
Garbów	1	2
Kazimierz	1	.7
Jaszczów	1	2

ad b) Loty propagandowe były połączone z odczytami, Po dwóch, trzech lotach na samolocie stawał delegat Wojewódzkiego Komitetu i do zebranych tłumów wygłaszał pod gołym niebem odczyt o znaczeniu lotnictwa dla Państwa. Nadto Szefostwo Prop. zwróciło specjalną uwagę na odczyty w okresie Tygodnia Lotniczego i podczas wizytacji Komitetów Pow. i Kół Gminnych. W r. sprawozdawczym Szefostwo Propagandy zorganizowało na terenie Województwa Lub. 70 odczytów, których wysłuchało 63.385 słuchaczy, a mianowicie: 35 odczytów podczas lotów propagandowych wysłuchało 40 tys. ludzi. 15 odczytów podczas III tygodnia Lot. w kinach, szkołach i na placach publicznych wysłuchało 20 tys. ludzi. Na prowincji podczas wizytacji: Zamość 2 odczyty — 400 słuchaczy. Hrubieszów 1 odczyt — 150 słuchaczy. Biłgoraj 2 odczyty — 150 słuchaczy. Janów Lub. 1 — 120 słuchaczy. Garwolin 1 — 130 słuchaczy. Chełm 2 odczyty — 250 słuchaczy. Sokołów 1 — 125 słuchaczy. Szczebrzeszyn 1 odczyt — 150 słuchaczy. Łuków 2 odczyty — 220 słuchaczy. W szkołach Chełm 1 odczyt — 250 słuchaczy. Lublin 5 — 1.209 słuchaczy.

ad c) Wiedząc o tem że organizacja wtedy tylko może dobrze prosperować, jeżeli będzie miała ludzi, którzy się nią zajmą i którzy będą znać jej cel i zadanie, oraz środki do tego celu prowadzące, Lub Komitet Woj. przez Szefostwo Prop. urządził na terenie swoim 8 kursów metodycznych, które przygotowały 990 prelegentów, Na kursach tych były wygłaszane następujące referaty: 1) Krótka historja lotnictwa, 2) Co to jest L.O.P.P.? 3) Jak założyć Koło Gminne L.O.P.P.? 4. Metodyka imprez i jak prowadzić Koło gminne L.O.P.P. 5) Niedomagania w organizacjach. Kursy były urządzane w następujących miejscowościach: Kraśnik 120 słuchaczy. Janów Lub. — 200 słuchaczy, Garwolin — 220 słuchaczy, Krasnystaw — 40 słuchaczy, Węgrów — 40 słuchaczy, Sokołów — 60, Łuków — 260, Chełm — 50 słuchaczy.

ad d) Wizytacje Komitetów Pow. i Kół gminnych. Celem nawiązania łączności z Komitetami Pow. oraz udzielenia tym ostatnim instrukcji, jak należy prowadzić L.O.P.P. na prowincji, Szefostwo Prop. Lub. Komitetu Wojewódzkiego w roku sprawozdawczym odbyło 20 wizytacji Komitetów Pow. i 5 Kół Gminnych. Wizytacje odbyły się w następujących miejscowościach: Tomaszów Lub., Zamość, Hrubieszów, Chełm, Biłgoraj, Janów Lub., Puławy, Garwolin, Radzyń, Węgrów, Sokółów, Biała Podl., Włodawa, Krasnystaw, Janów Podl., Lubartów, Siedlce. Gminne: Garbów, Nałęczów, Potoczek, Potok i Kanie.

ad e) Szefostwo Prop. Lub. Komitetu Woj. przerowadzając organizację na terenie powierzonego mu Województwa przyszło do przekonania, że organizacji nie można prowadzić bez własnego organu, zapomocą którego możnaby dopilnować poszczególne komitety, ogłaszać pracę i wyniki niektórych Komitetów i Kół oraz podawać wskazówki praktyczne i organizacyjne.

W tym celu Szefostwo Prop. zaczęło wydawać własny organ p. t. „Ster“. Dotychczasowy nakład „Steru“ przeciętnie 1.500 egz.miesięcznie, czyli około 9.000 egzemplarzy rozszedł się szerząc daleko ideę L. O. P. P. Wydawnictwo „Steru“ oparte jest na samowystarczalności i nie pobrało od Komitetu Wojewódzkiego do tej pory jako subsydjum ani jednego złotego.

ad f) W r. sprawozdawczym Lub. Komitet Woj. Szefostwo Prop. sprowadziło z Poznania ruchomą wystawę lotniczą która objechała całe Woj. Lubelskie. Wystawę zwiedziło kilka tysięcy osób. Czysty dochód wynosił 79 zł. 15 gr.

ad g) Komitet Woj. nabył film prop. p. t. „Amfibja“, który był wyświetlany w następujących miejscowościach: w Lublinie, Chełmie, Zamościu, Janowie Lub., Hrubieszowie i Lubartowie.

ad d) W końcu r. sprawozdawczego Szefostwo Prop. urządziło w Potoku Wielkim pow. Janów Lub. wiec L. O. P. P. na którym kilku referatów wysłuchało przeszło 600 osób, w rezolucji wiecu było zorganizowanie Koła Gminnego w Potoku które, dziś jest najbardziej czynne i żywotne.

Propaganda prasowa.

Mimo dającego się odczuwać braku ludzi do pracy, Szefostwo Prop. starało się za pomocą prasy lokalnej i zamiejscowej poruszyć i zainteresować społeczeństwo akcję L.O.P.P. Na łamach miejscowych dzienników jak „Głos Lubelski“, „Ziemia Lubelska“, „Express Lub.“, „ABC“ umieszczono około 70 artykułów, feljetonów, oraz komunikatów urzędowych. Nadto niektóre Komitety Pow. jak chełmski, lubartowski, oraz bialsko-podlaski w okresie III Tygodnia Lotniczego wydały specjalne „Jednodniówki“ poświęcone L. O. P. P.

Zestawienie rachunkowe.

Stan czynny

I.	Bank Gosp. Kr. r-k czekowy	98780.—
II.	K. K. O. „ „	4548.20
III.	Kasa podręczna sekret.	395.65
IV.	Ruchomości w/g inwentarza	734330
V.	Różni	5603.26
VI.	Wydatki sekretarjatu	3853.86
VII.	Propaganda	20600.75
VIII.	Udział Kom. Woj. w budowie Instyt. Aerod.	3933.38
	Razem	145058.36

Stan bierny

I.	Pozostałość z roku 1925	56121.16
II.	Składki członk.	2848.20
III.	Pow. Komitety	56023.47
IV.	Dochody nadzw.	18596.48
V.	Tydzień Lot. Lublin	6312.45
VI.	Odsetki z Banku	5141.74
VII.	Różni	14.88
	Razem	145058.38

Umotywowanie niektórych pozycji zestawienia rachunkowego

Propaganda — 20,600.75. Jednym z podstawowych zadań Ligi jest jaknajszersze rozpowszechnienie idei lotnictwa wśród szerokich mas. Jest to praca bardzo trudna i kosztowna, która poza żywem słowem wymaga w znacznej ilości środków pomocniczych w postaci popularnych broszur, plakatów, filmów, przezroczy, lotów propagandowych i t. p. Na sumę wyżej przytoczoną 20,600 zł. 75 gr. złożyły się następujące pozycje:

1.	Pensje instruktora modelarni i szofera	Zł. 3,628	gr. 69
2.	Dyjety i koszta podróży	„ 5,652	„ 25
3.	Prenumeraty pism	„ 70	„ 88
4.	Subsydja	„ 1.323	„ 87
5.	Utrzymanie samochodu i samolotu	„ 9,641	„ 46
6.	Różne wydawnictwa	„ 383	„ 60
	Razem	Zł. 20,600	gr. 75

Inne pozycje powyższego zestawienia rachunkowego mówią same za siebie i nie wymagają omówień.

Realizacja programu prac.

Lotniska. W roku sprawozdawczym Lub. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. zapoczątkował prace około kupna lotnisk i lądowisk na własnym terenie. Zainicjowana zbiórka na lotnisko lubelskie przyniosła 4.801 zł. 12 gr. Działalność w tym kierunku została zawieszona litylko dlatego, że M. S. Wojsk łącznie z Głównym Zarządem L. O. P. P. poleciło przerwać przygotowania do lotniska w Lublinie, ze względu na to, że okazało sie celowem i koniecznem dla Państwa budowa lotniska na linji Zamość—Zawada. Biorąc pod uwagę powyższe polecenie Lubelski Komitet L. O. P. P. zajął się energicznie tą sprawą, przez specjalnie do tego powołaną komisję, wynalazł pomiędzy Zawadą a Zamościem teren 45 ha i w najbliższym czasie przystąpi do zakupu powyższego terenu i prac niwelacyjnych. Nadto Komitet Wojewódzki porozumiał się z Komitetem Zamojskim w tej sprawie, który zadeklarował na lotnisko zamojskie w roku 1927 zł. 12.000 i obowiązał się wziąść na siebie rolę gospodarza przy budowie lotniska.

Uwagi. Reasumując powyższy bilans za rok 1926 uderza nas nieproporcjonalnie mały wpływ na L. O. P. P. w stosunku do przedstawionej ilości członków oraz Kół Gminnych i Lokalnych, oprócz tego sumy wydane na propagandę zdaje się, że nie dały pozytywnych rezultatów.

Reorganizacja Komitetów Powiatowych i Kół Gminnych została rozpoczętą dopiero w listopadzie 1926 r. i jest wynikiem tylko trzech miesięcznej pracy organizacyjnej. Kapitał więc wyłożony w 1926 roku będzie procentował doskonale w 1927 roku. Nie można bowiem wymagać, ażeby poszczególne powiaty dopiero co zorganizowane w końcu grudnia ub. r., a nawet w początkach 1927 roku mogły dać nadzwyczajne wyniki. Tak samo wyniki kasowe Trzeciego Tygodnia Lotniczego są dość skromne. Nie znaczy to, ażeby tak było w rzeczywistości. Suma podana w zestawieniu Trzeciego Tygodnia Lotniczego nie jest całkowitą, albowiem kilka Komitetów Powiatowych do tej pory nie wpłaciło zebranych sum Tygodnia Lotniczego do Komitetu Wojewódzkiego. Sumarycznie po Komitetach Powiatowych z Trzeciego Tygodnia Lotniczego pozostało około 20,000 zł.

Preliminarz Budżetowy na rok 1927.

Dochody

I.	Składki członków od 20 tys. czł. 6 zł.	zł. 120.000
II.	Dochód z lotów propagand.	5.000
III.	Dobrowolne ofiary	1.000
IV.	Imprezy	2.000
V.	Dochód z Tyg. Lot.	50.000
	Razem	178.000

Wydatki

I.	Pensje sekretarki, wizytatora, instruktora i gońca	8.760
II.	Przybory kanc. i buchalt.	500
III.	Loty propagandowe	19.000
IV.	Srodki lokomocji	8.700
V.	Komorne i światło	1.200
VI.	Djety pod czas rozjazdów	4.800
VII.	Delegacje na zjazdy	200
VIII.	Wydawnictwa	500
IX.	Nieprzewidziane wydatki	1.000
X.	60% dochodów dla Zarządu	76.800
XI.	Dochód z Tyg. Lot. dla Zarządu Gł.	50.000
XII.	Przypuszczalny czysty dochód	6.540
	Razem	178.000

Umotywowanie niektórych pozycji preliminarza budżetowego.

Zarząd Lub. Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. widząc, iż praca poszczególnych Komitetów Pow. aczkolwiek wydatna, jest bardzo często niezgodna z kolejnością potrzeb Państwa przez co rozchodowane ważne kwoty na cele mniej ważne pomijając sprawy pilne, postanowił przystąpić do opracowania planu prac na całym terenie Województwa na podstawie dezyderatów i wskazówek otrzymanych z Zarządu Głównego L.O.P.P. Aby przeprowadzoną reorganizację Komitetów Pow. utrzymać na należytym poziomie postanowiono utrzymać scisły kontakt z Komitetami Pow. za pomocą specjalnego wizytatora. W tym też celu personel Komitetu Woj. będzie powiększony o jedną osobe na którą w budżecie wstawiona jest suma 4.200 zl., która obciąża pierwszą pozycję wydatków.

Loty propagandowe.

Loty prop. połączone z rozrzucaniem ulotek i lotami pasażerskiemi są również środkiem kosztownym, lecz bardzo wydatnym, dzięki któremu wykorzenią się radykalne uprzedzenia i powszechną obawę przed jazdą powietrzną — szerzy się zamiłowanie do lotnictwa i pobudza ambicję w kierunku należenie do L.O.P.P. Doświadczenie z r. ubiegłego da możność poprowadzenia lotów w okresie letnim r. b. na terenie Województwa niemal w każdej gminie.

W programie lotów propagandowych umieściliśmy 275 miejscowości, które samolot w czasie lata odwiedzi. Dlatego też po stronie wydatków na loty propagandowe wyznaczyliśmy 19.000 zł. Pozycja powyższa składa się z następujących sum:

a) stały pilot — — 6.000 zł.
b) stały mechanik — — 2.400 „
c) benzyna i smary — — 9.600 „
d) reperacje — — 1.000 „

Do lotów propagandowych należy również pozycja środków lokomocji — zł. 8.700. Składa się ona z następujących sum:

a) remont samochodu 4.000 zł.
b) kiszki i opony 1.000 „
c) materjały pędne na 500 g. jazdy 2.500 „
d) pensja szofera 1.200 „

Poszczególne sumy zdaje się, że nie potrzebują żadnego omówienia, albowiem lotów propagandowych nie można przeprowadzić bez samochodu, który jest nieodłoczną tęchniczną potrzebą przy przewożeniu materjałów pędnych, wyszukiwaniu lądowisk i t. p.

Umotywowanie niektórych pozycji dochodowych.

Pierwsza pozycja po stronie dochodów zł. 120.000 nasuwa może pewne wątpliwości w swym zrealizowaniu. Nie jest utopją, że dzięki organizacji, którą Lub. Komitet Wojew. przeprowadził na swoim terenie uzyska w ciągu roku średnio rzecz biorąc 20 tys. członków, a mianowicie 19 powiatów po 1.000 członków rowna się 19 tys. Miasto Lublin minimum 2.000 człoków liczymy, a więc powyższsza pozycja nawet przy pewnym odchyleniu jest realną. Następne pozycje w dochodach jak: dochód z lotów propagandowych, dobrowolne ofiary, imprezy są tak minimalnie ujęte, że tylko należy się spodziewać, że będą większe niż przewidziano w budżecie. Tak samo dochód z IV Tygodnia Lotniczego określony na 50 tys. zł. jest ujęty w ramach bardzo szczupłych.

Program prac Komitetu Wojewódzkiego na rok 1927

1. Postawienie budynku magazynowego w porcie lotniczym Dęblin 100.000 zł.
2. Zakup terenu pod lodnisko Zawada Zamość 45.000 „
3. Rozszerzenie lotniska w Białej Podlaskiej 10.000 „
4. Rozszerzenie lotniska w Lublinie 15.000 „

Umotywowanie powyższych pozycji.

ad 1) Ze względu na to, że wojskowy port lotniczy w Dęblinie znajduje się na terenie Komitetu Woj. Lub. Zarząd Główny L.O.P.P. polecił Komitetowi Woj. wybudowanie portowego magazynu, który Kom. Woj zobowiązał się w r. 1927 wystawić, ad 3) M. S. Wojsk zażądało od Kom. Pow. w Białej Podl. aby rozszerzyć istniejące tam przy fabryce lotnisko, koszt którego wyniesie około 10 tys. zł. Ze względu na to, że poszczególne Kom. Pow. nie mogą bezpośrednio z Władzami Centralnymi robić żadnych zobowiązań, doprowadzenie lotniska w Białej Podl. do należytego stanu przyjął na na siebie Kom. Woj.

Sekretarz FR. FRAŃCZAK. **Przewodniczący Dr. ST. BRYŁA.**

Drukarnia Udziałowa—Lublin, Plac Litewski 1.